

**TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TITULO DE
ESPECIALISTA EN INGENIERIA DE PAVIMENTOS**

DIANA CAROLINA PÉREZ PÉREZ

CODIGO 6100227

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

2016

LAS ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS COMO CLAVE FUNDAMENTAL PARA EL DESARROLLO DE LA GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

THE PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIPS AS KEY TO THE DEVELOPMENT OF MANAGEMENT OF ROAD INFRASTRUCTURE IN COLOMBIA

Diana Carolina Pérez Pérez
Ingeniera Civil
Bogotá, Colombia
u6100227@unimilitar.edu.co

RESUMEN

Las Asociaciones público privadas (APP) funcionan como un mecanismo de vinculación de capital privado para la constitución de infraestructura pública y sus servicios, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) afirma que la introducción de la Ley de APP en Colombia ha sido reconocida por instituciones internacionales, como un paso importante hacia la inclusión de capital privado en proyectos de infraestructura. Por medio de la implementación de APP se busca aumentar la participación privada en el desarrollo de infraestructura de transporte, aumentando la inversión y optimizando así el uso de los recursos de la Nación. Así mismo se garantiza la ejecución y mantenimiento a largo plazo de la infraestructura y bienes públicos, estableciendo parámetros de calidad y disponibilidad, para prestar el mejor servicio a la comunidad, el objetivo principal de la implementación de este tipo de contratación es desarrollar y alcanzar la competitividad que requiere el país.

Palabras Clave: Asociaciones público privadas, infraestructura, inversión, recursos, proyectos, desarrollo.

ABSTRACT

The Public Private Partnerships (PPP) works like a linkage mechanism of private capital to the constitution of public infrastructure and its related services, The National Planning Department (NPD) states that the introduction of PPP Law in Colombia has been recognized by international institutions, as an important step towards the inclusion of private capital in infrastructure projects. Through the implementation of PPP seeks to increase private participation in the development of transport infrastructure, increase investment and optimizing the use of resources of the Nation. Likewise, the implementation and long-term maintenance of infrastructure and public goods is guaranteed, establishing quality parameters and availability, to provide the best service to the community, the main objective of implementing this type of contract is to develop and achieve competitiveness that the country needs

Keywords: Public Private Partnerships, infrastructure, investment, resources, projects.

INTRODUCCIÓN

El buen estado de la infraestructura pública permite el desarrollo económico y social de una región. Sin embargo, la infraestructura pública en Colombia continúa siendo una tarea pendiente. En Colombia, como en la mayoría de países en vía de desarrollo, los gobiernos no cuentan con los recursos suficientes para proveer nuevas infraestructuras al ritmo de las necesidades de la población [1].

La infraestructura vial es de vital importancia para romper las barreras que impiden aprovechar la combinación óptima del talento, saberes, recursos naturales, instituciones y geografía de cada región. Desarrollar infraestructura moderna y servicios competitivos es el mecanismo más expedito en la reducción de costos de producción, para así posicionar productos colombianos en el exterior. También es la fórmula para incrementar el comercio interno y aprovechar las ventajas de la especialización regional. [2]

En diversos países Latinoamericanos como Chile, Brasil, Ecuador, Perú y Colombia, las APP se han convertido en una herramienta común para diseñar, construir, financiar, operar y mantener proyectos de infraestructura pública. En la actualidad en dichos países existen casos de éxito de proyectos estratégicos de APP tanto a nivel nacional como local en una gran diversidad de sectores. Las APP, enfocadas de manera adecuada, pueden ser muy beneficiosas para el desarrollo de las necesidades a nivel de infraestructura vial.

1. ¿QUÉ ES APP?

El Banco Interamericano de desarrollo (BID), define las Asociaciones Público Privadas (APP) como acuerdos contractuales de largo plazo entre el gobierno y un socio del sector privado en relación con el suministro y el financiamiento de infraestructura y servicios públicos, en los que se comparten los riesgos del proyecto.

El objetivo de este tipo de contratación es sacar los mayores rendimientos del proyecto de tal forma que la población reciba los mayores beneficios, el sector público tenga una mejor distribución de los recursos y el privado reciba las ganancias suficientes para justificar la inversión. [3]

Los contratos de APP dependen de tres factores importantes que dan lugar a una gran variedad de tipos de contratos.

- Tipo de activo: proyectos nuevos o existentes
- Funciones que asume la parte privada: diseño, desarrollo o rehabilitación, financiamiento, mantenimiento y/o operación.
- Mecanismo de pago: pagos de usuarios y/o pagos del gobierno.

1.1 TIPOS DE APP

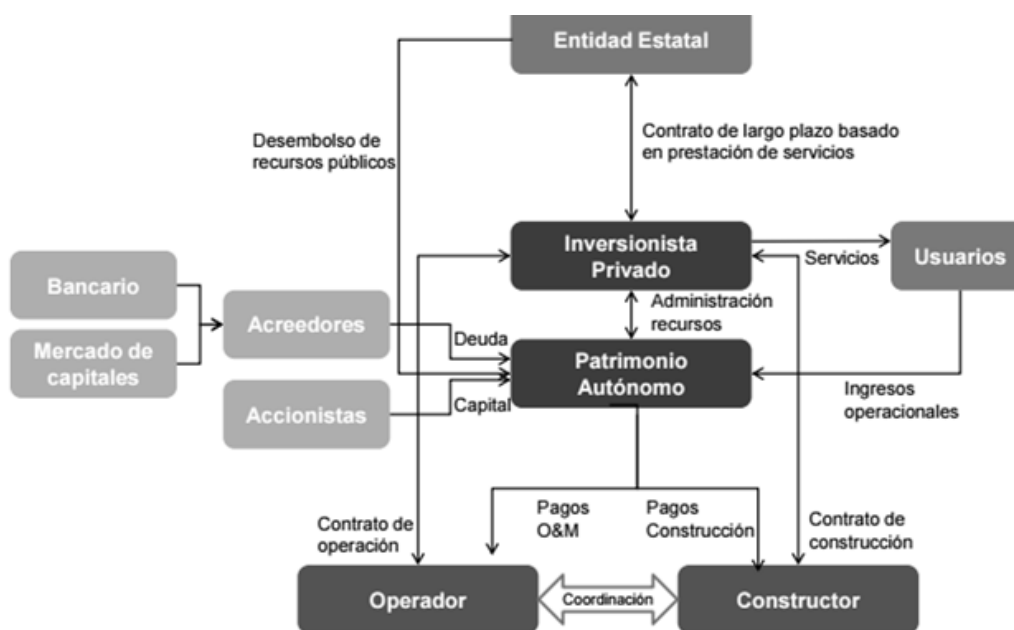
Existen dos tipos de APP, de iniciativa privada en donde un privado es el originador del proyecto y tiene la responsabilidad de realizar, por su propia cuenta y riesgo, la estructuración del proyecto y de iniciativa pública, en las que una entidad gubernamental es la que estructura el proyecto y lo saca a un proceso licitatorio.

A su vez estos tipos de iniciativas pueden o no tener recursos públicos, en el caso de que los tengan el riesgo es tanto de la entidad como del privado que va a desarrollar el proyecto, en caso de que no necesite de recursos públicos el privado asume todo el riesgo del proyecto.

En ambos casos el objeto del contrato es proveer infraestructura pública, razón por la cual el interés general debe primar sobre el interés particular. Generalmente, la iniciativa privada tendrá una baja o nula demanda de recursos públicos por lo que el proyecto debe generar sus propios recursos para ser viable.

En la Figura 1, se presenta un esquema de como funcionan las APP dependiendo del tipo de APP y de donde se obtienen los recursos.

Figura 1. ¿Qué es una Asociación Público Privada?



Fuente: Departamento Nacional de Planeación, Presentación, Asociaciones Público Privadas – APP – en Infraestructura en Colombia, Octubre de 2015 [4]

1.1.1 Sector público en las APP

El sector público es el encargado de identificar las necesidades de desarrollo respecto a infraestructura y servicios que tiene el país, al identificar las necesidades debe hacer la priorización de los proyectos a ejecutar y realizar su estructuración, en caso de que la estructuración sea llevada a cabo por un privado, debe realizar la evaluación de los proyectos y determinar si es factible

o no su ejecución. Finalmente este debe adelantar los procesos de adjudicación, contratación y administración en el caso que se requiera.

1.1.2 Sector privado en las APP

El sector privado funciona como un socio estratégico del sector público para el desarrollo de la infraestructura pública y sus servicios relacionados, el sector privado pone a disposición recursos económicos y operativos en los que desarrolla su experiencia y conocimiento, a favor de incentivos adecuados para el privado.

1.2 OBJETIVO DE LA IMPLEMENTACIÓN DE APP

Por medio de este mecanismo de contratación se garantiza la ejecución y mantenimiento a largo plazo de la infraestructura y bienes públicos, estableciendo parámetros de calidad y disponibilidad, para prestar el mejor servicio a la comunidad, el objetivo principal es desarrollar y alcanzar la competitividad que requiere el país.

1.3 NORMATIVIDAD DE APP EN COLOMBIA

Mediante la Ley 1508 del 10 de enero de 2012 se define que “Las Asociaciones Público Privadas son un instrumento de vinculación de Capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia, riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio,” [5]. La ley 1508 de 2012 es reglamentada mediante el Decreto 1467 de 2012. [6]

Los parámetros para la evaluación del mecanismo de asociación público privada como una modalidad de ejecución de proyectos de qué trata la Ley 1508 de 2012 y el decreto 1467 de 2012, son establecidos mediante la Resolución 3656 de 2012, dentro de esta resolución se anexa la “Metodología del comprador público privado”, cuyo objetivo es comparar cuantitativamente la modalidad de ejecución mediante el mecanismo de obra pública tradicional con la modalidad APP para determinar cuál es la modalidad de ejecución del proyecto que genera un mayor valor por dinero de igual forma dentro de la metodología se relacionan los documentos requeridos para la solicitud del concepto de justificación del mecanismo de APP, en el que se especifica que información deben contener los documentos. [7]

Mediante el Decreto 100 de 2013 se modifican los artículos 18 y 19 del decreto 1467 de 2012 [8], el Decreto 301 de 2014 modifica los artículos 5 y 10 del decreto 1467 de 2012 [9], el Decreto 1553 de 2014 modifica los artículos 5, 16, 18, 19, 21, 23, 30, 31, 32 y 37 del decreto 1467 de 2012 y demás decretos que hayan modificado estos artículos [10], el Decreto 2043 de 2014 modifica los artículos 18, 19, 21, 23, 30, 37, 38 del decreto 1467 de 2012 y demás decretos que hayan modificado estos artículos [11] y mediante el Decreto 1082 de 2015 Título 2, se recopilan los decretos 1467 de 2012, 2043 de 2012, 1610 de 2013, 1023 de 2014, 1553 de 2014 y 63 de 2015 y se reglamenta la estructuración y ejecución de los proyectos de Asociación Público Privada tanto de iniciativa

pública como privada a los que se refiere la Ley 1508 de 2012. (Decreto 1467 de 2012, artículo 1) [12]

2. IMPLEMENTACIÓN DE APP

Las Asociaciones Público Privadas en proyectos de infraestructura vial funcionan ya que se encuentran dentro de un marco normativo que permite imponer un tipo de disciplina en el que se evitan y controlan factores de riesgo que son los que en la mayoría de los casos producen sobre costos y prórrogas.

Las condiciones de contratación y de ejecución de proyectos APP ofrecen múltiples beneficios, entre los que se destacan:

- Rápida disponibilidad de la nueva infraestructura y sus servicios, lo cual contribuye a mejorar los niveles de crecimiento económico, las condiciones sociales y aumentar la competitividad de una región.
- Permite la planeación óptima de los recursos fiscales, garantizando un esquema de pagos que se acople a las expectativas del marco fiscal vigente.
- Logran reunir las fortalezas del sector privado y del sector público. Cada parte se dedica a lo que mejor sabe hacer.
- Incluyen incentivos que permiten que los proyectos sean entregados a tiempo y de acuerdo con lo presupuestado.
- Mejoran la gobernabilidad y transparencia. Estimulan la utilización de mejores estándares de calidad, contabilidad, análisis de riesgos, sistemas de costeo y sistemas de administración de recursos.
- Los riesgos del proyecto son compartidos y/o transferidos entre el sector público y privado. El riesgo lo asume la parte que mejor puede administrarlo.
- Abarcan un largo periodo de vida de los activos, por lo que se garantiza el adecuado mantenimiento de la infraestructura durante la ejecución del proyecto. [1]

2.1 RIESGOS A LOS QUE SE PUEDE ENFRENTAR UNA APP

Comparado con la obra pública tradicional, las APP crean valor al transferir riesgos y responsabilidades al sector privado relacionados al diseño, construcción, operación y mantenimiento del activo público. El socio público paga por la disponibilidad de la infraestructura y el desempeño de los servicios anexos en lugar de pagar a un proveedor por completar actividades o tareas.

En la Figura 2 se presentan los tipos de riesgos que pueden ocurrir en las dos etapas más importantes de un proyecto y los factores que los ocasionan:

Figura 2 Riesgos de una APP

Diseño y Construcción		Operación	
Riesgos	Fuentes	Riesgos	Fuentes
No se obtuvieron los resultados	Problemas de concepción y planeación	Sobrecostos	* Deficiente estimación de costos * Diseños creados para minimizar los costos de construcción. * Errores en la construcción que significan mayores costos de mantenimiento
Mala calidad de los trabajos	* Malos diseños * Deficiente administración * Errores en los contratos		
Sobrecostos	* Ineficiente definición del proyecto * Contra ordenes * Insuficientes estudios técnicos * Indexación equivocada del precio * Deficiencias en la planeación de los trabajos * Inflación en los diseños * Errores en los diseños	Deficiente calidad en los servicios de operación y mantenimiento	* Falta de incentivos contractuales * Mala gestión del contrato
Sobre plazos	* Ineficiente definición del proyecto * Contra ordenes * Deficiente planeación * Falta de incentivos para mantener la fecha original		
FACTORES			
* Falta de recursos para preparar y gestionar el proyecto * Calendarios acelerados por consideraciones políticas. * Indecisión por parte de los agentes implicados en su realización * Cambios en los requerimientos de los usuarios * Contratos mal diseñados			

Fuente: Adaptado de DNP, Guía de Asociaciones Público Privadas [1]

2.2 CÓMO PUEDEN AYUDAR LAS APP EN LOS DESAFÍOS DE LA INFRAESTRUCTURA

La infraestructura inadecuada es una limitación para el crecimiento y competitividad en el mundo entero. Los servicios de infraestructura suelen ser inapropiados para satisfacer la demanda, lo que provoca una congestión en el suministro de los servicios; además, frecuentemente son de poca calidad y fiabilidad, mientras que en muchas áreas son sencillamente insuficientes.

El mal desempeño de la infraestructura refleja los desafíos preponderantes que enfrentan los gobiernos. En primer lugar, los países sencillamente no están gastando lo suficiente para proporcionar la infraestructura necesaria, por limitaciones de financiamiento y/o prioridades fiscales diferentes. En segundo lugar, la mala planificación y coordinación, el análisis deficiente aplicado en la selección del proyecto, la búsqueda de beneficios políticos y la corrupción provoca que los recursos limitados se gasten en los proyectos equivocados. [13, 14]

Una de las grandes ventajas que tiene la implementación de APP es que generan mayor inversión ya que los recursos no vienen únicamente de las entidades gubernamentales si no que en algunos casos dependiendo del tipo de iniciativa los privados asumen todo o la mayor parte del riesgo tanto técnico como financiero, las APP pueden ayudar a disminuir de gran forma las limitaciones que se presentan en la Tabla 1.

Tabla 1. Soluciones mediante APP

LIMITACIÓN	PROBLEMA	SOLUCIÓN MEDIANTE APP
Fondos insuficientes	Según el BID los países no invierten lo suficiente para satisfacer las necesidades de infraestructura, por malas gestiones administrativas, mala planificación de inversiones, poca inversión en mantenimiento o limitaciones operativas.	<ul style="list-style-type: none"> • El aumento de financiamiento disponible para infraestructura, por medio de ingresos provenientes de los usuarios. • Creación de salidas de efectivo duraderas, repartiendo el costo de capital de un proyecto a lo largo de su duración, haciendo que las inversiones de capital se deprecien con el tiempo. • El proyecto es financiado parcial o totalmente por el sector privado, disminuyendo así el endeudamiento del sector público.
Mala planificación y selección de proyectos	Los recursos suelen ser invertidos en proyectos mal seleccionados y no se logran obtener los beneficios esperados.	<ul style="list-style-type: none"> • Buena planificación, ya que seleccionan los proyectos que representen valor por dinero que permiten un desarrollo integral, brindando los servicios que realmente se requieren. • Se realiza un análisis completo de los proyectos para garantizar que los proyectos sean rentables y no se haga una subestimación de costos. • Los inversionistas y los prestamistas privados emprenden su propio análisis de proyectos basándose en su experiencia e incentivos sólidos, orientados a las ganancias, evaluando cuidadosamente los beneficios y los costos.
Gestión deficiente	No existe una buena gestión por parte del privado, porque no existe un compromiso del gobierno y el privado a lo largo del tiempo para que el proyecto sea sostenible.	<p>En este caso en las APP se manejan incentivos por una buena gestión lo que hace que exista una mayor calidad en los servicios prestados mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimización de diseños, disminución en los tiempos de construcción y en sobrecostos. • Mejora en el suministro y gestión de servicios.
Mantenimiento inadecuado	Un mantenimiento inadecuado aumenta los costos de vida útil y disminuye los beneficios de un proyecto	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción y/o rehabilitación y mantenimiento permanente dentro de un único contrato. • Contratos basados en desempeño, en los que se premia directamente la mejora de mantenimiento para el buen estado de las carreteras

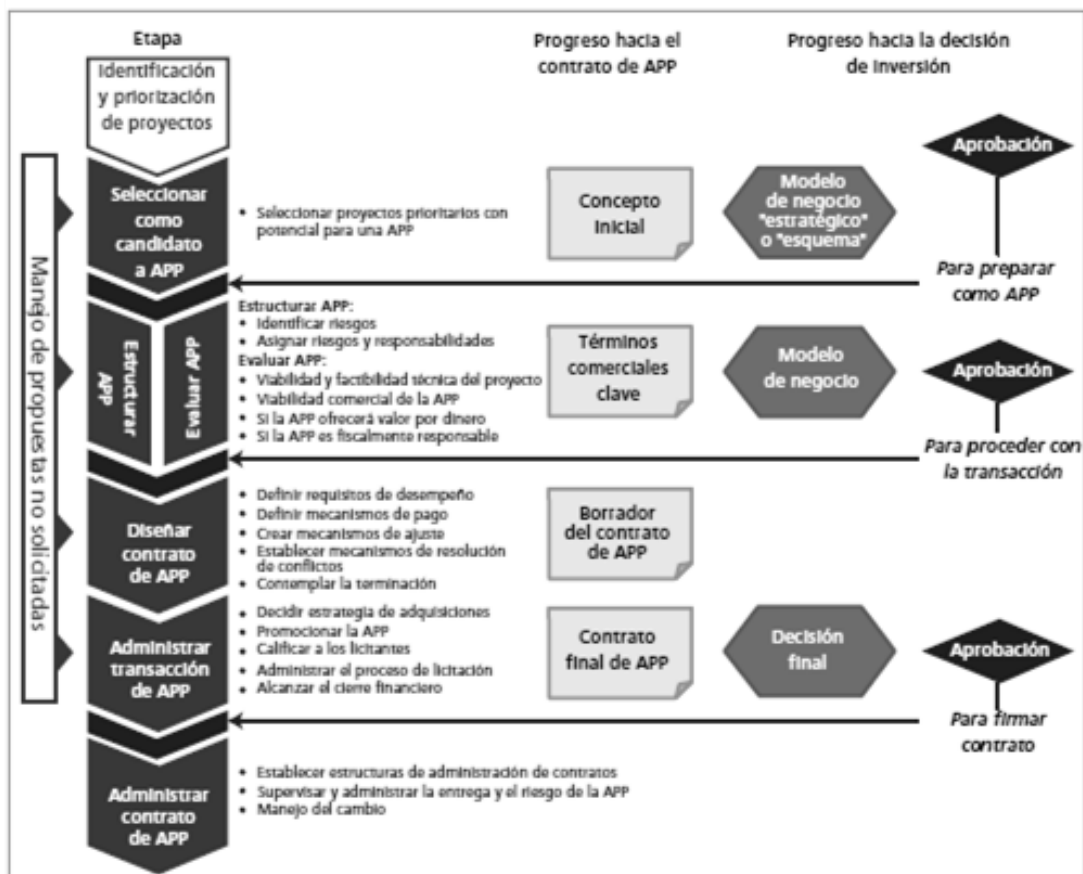
Fuente: Elaboración Propia

3. IDENTIFICACIÓN Y ESTRUCTURACIÓN DE PROYECTOS

El primer paso hacia una APP exitosa es identificar un proyecto potencial de APP. Ya que una APP es ante todo una inversión pública, los proyectos de APP más exitosos se originan en el amplio proceso de planificación de inversión pública.

Una planificación y gestión de inversión pública sólida es crucial para el éxito de los proyectos de APP. Una APP bien estructurada y administrada no será efectiva a menos que aborde objetivos identificados claramente, que son esenciales para las necesidades del sector, especialmente porque la naturaleza de largo plazo de los contratos de APP está sujeta en forma efectiva a las especificaciones de bienes y servicios durante un período de tiempo largo [14]. En la Figura 3 se presenta un esquema de como es el proceso que se lleva a cabo desde la identificación hasta la administración de un contrato de APP.

Figura 3, Proceso típico de una APP



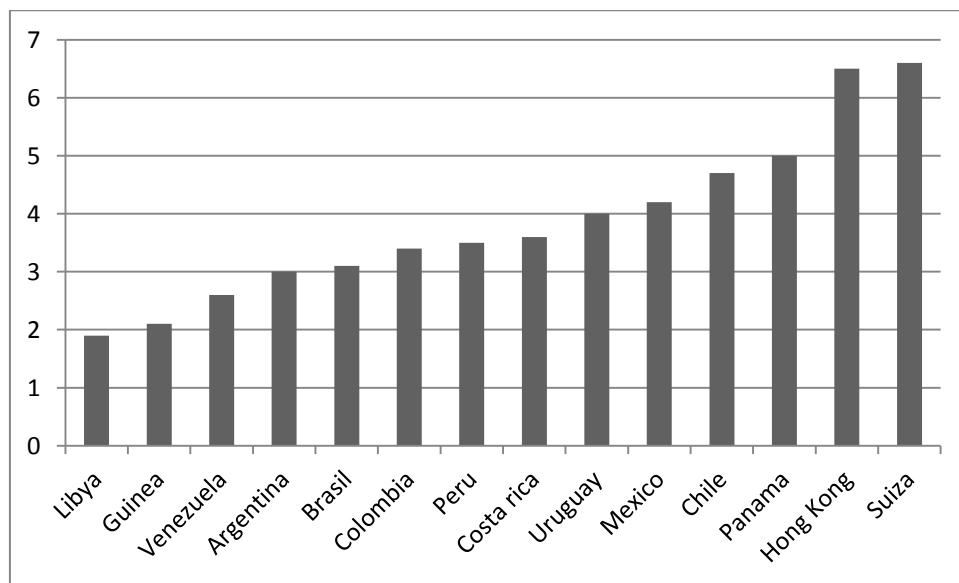
Fuente: Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo [14]

4. DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA A TRAVÉS DE LAS APP

Como se ha mencionado anteriormente del buen desarrollo de la infraestructura vial dependen muchos factores como el crecimiento económico, el desarrollo social de las comunidades y el mismo bienestar ciudadano. Este desarrollo requiere de una importante inversión con la que muchas veces no cuentan las entidades gubernamentales y por eso se entra en la necesidad de la inversión y puesta en marcha del desarrollo de proyectos a través de un privado.

Según el reporte de competitividad 2014-2015 del Foro Económico Mundial (FEM), en cuanto a los indicadores de calidad de la infraestructura vial, Colombia ocupa el puesto 108 entre 144 países, los indicadores de calidad van del 1 al 7 considerando 1 como extremadamente subdesarrollada y 7 como extensiva y eficiente de acuerdo con estándares internacionales, Colombia tiene un indicador de calidad de 3.4 en cuanto infraestructura de transportes en general, el país con mayor indicador es Suiza con 6.6 y el de menor indicador es Libia con 1.9 (Figura 4). Para el caso de la calidad de vías el indicador de Colombia se encuentra en 2.6, ocupando el puesto 126 de 144 países, quedando por debajo de países como Bolivia, Honduras, Perú y Argentina. [15].

Figura 4 Indicador de calidad infraestructura vial



Fuente: adaptado de Reporte de Competitividad 2014-2015. Foro Económico Mundial. [15]

4.1 PARTICIPACIÓN PRIVADA EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL COLOMBIANA

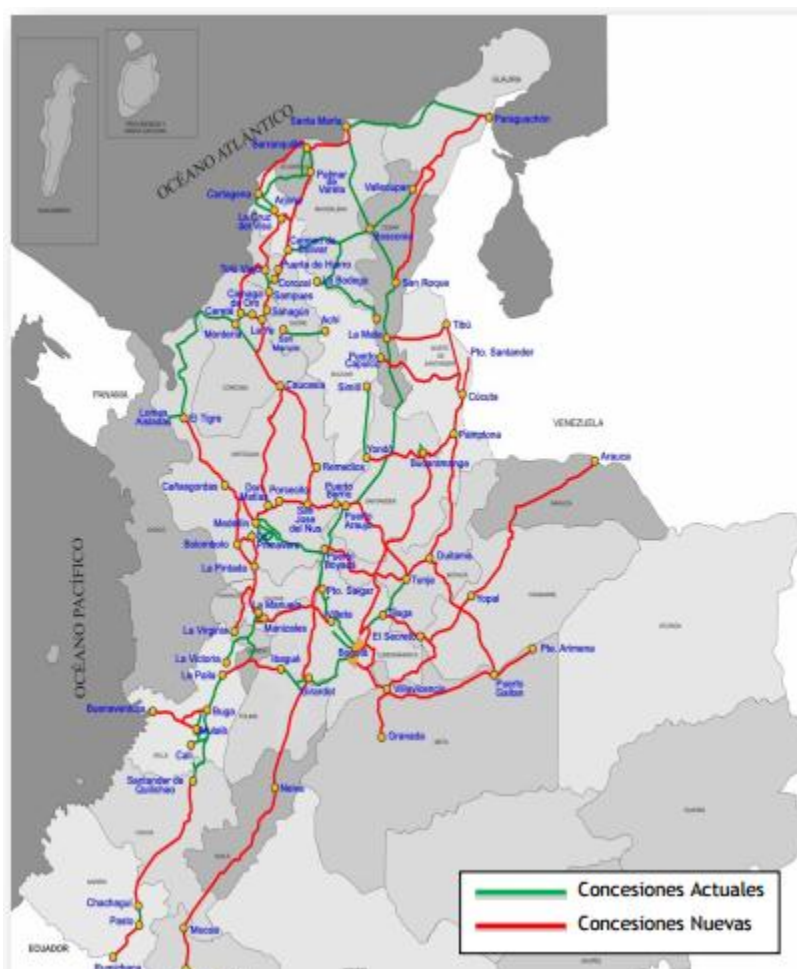
El desarrollo de infraestructura vial en Colombia con vinculación de participación privada, se remonta a mediados de la década de los años 90, con el lanzamiento de la primera generación de concesiones viales. Desde entonces, la participación privada en infraestructura vial se ha mantenido, producto de la oferta de proyectos a través de los programas de segunda y tercera generación de concesiones que buscaron recoger los aciertos

alcanzados y mejorar algunos aspectos presentados durante la ejecución de los contratos. [16]

4.2 LAS APP EN COLOMBIA

Actualmente en Colombia se encuentra en vigencia el programa de cuarta generación de concesiones viales 4G (Figura 5), dirigido a reducir la brecha en infraestructura y consolidar la red vial nacional a través de la conectividad continua y eficiente entre los centros de producción y de consumo, con las principales zonas portuarias y con las zonas de frontera del país. Los lineamientos se resumen en cuatro componentes principales: Estructuración eficaz para la aceleración de la inversión en infraestructura; procesos de selección que promuevan participación con transparencia; gestión contractual enfocada a resultados; y distribución de riesgos en el programa.

Figura 5 Esquema general cuarta generación de concesiones



Fuente: CONPES 3760, PROYECTOS VIALES BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIONES (2014) [16]

A continuación, en la Figura 6 se presentan los grupos de proyectos que a la fecha vienen siendo estructurados por la ANI y que conforman el programa de cuarta generación de concesiones viales.

Figura 6 Esquema general cuarta generación de concesiones

Troncal de Occidente Rumichaca – Pasto Chachagüi – Popayán Popayán - Santander de Quilichao La Virginia y La Manuela - La Pintada (Autopista Conexión Pacífico 3) Bolombolo – La Pintada – Primavera (Autopista Conexión Pacífico 2) Túnel de Occidente y Bolombolo - Cañasgordas (Autopista al Mar 1) Cañasgordas - El Tigre (Autopista al Mar 2)	Transversal Occidente Magdalena Manizales – Mariquita Honda – Villota Bolombolo - Camilo Cé - Ancón Sur (Autopistas Conexión Pacífico 1) Porcesito – San Jose del Nus – Alto de Dolores (Autopista al Río Magdalena 1) Remedios – Alto de Dolores – Puerto Berrio – Conexión RDS2 (Autopista al Río Magdalena 2)
Troncal Medellín - Barranquilla Don Matías – Cauca Remedios – Zaragoza – Cauca (Autopista Conexión Norte) Cauca - Planeta Rica - La Ye Ciénaga de Oro - La Ye; Sahagún - Sampues; Corozal - Puerta de Hierro; Cruz del Viso - Arjona Puerta de Hierro - Carreto - Palmar de Varela; Carreto - Cruz del Viso	Transversal del Caribe Cereté - Loricá - Toluvié - Cruz del Viso Cartagena - Barranquilla; Circunvalar de la Prosperidad Barranquilla – Santa Marta
Troncal del Magdalena Santana - Mocoa – Neiva Neiva – Girardot Girardot - Honda - Puerto Salgar	Transversal Magdalena - Cordillera Oriental Puerto Boyacá - Chiquinquirá - Tunja Puerto Araujo - Barbosa - Tunja Yondó - Barrancabermeja - Bucaramanga Gamarrá - Ocaña Ocaña - Cúcuta La Mata - Convención - Tibú San Roque – Paraguachón
Troncal Cordillera Oriental Bogotá - Bucaramanga Bucaramanga – Pamplona Pamplona - Cúcuta - Frontera con Venezuela Duitama – Pamplona	Transversal Cordillera Oriental- Llanos Orientales Bogotá – Villavicencio (Sector 1) Bogotá – Villavicencio (Sector 3) Perimetral de Oriente Malla vial del Meta Sisga - El Secreto Villavicencio – Yopal Yopal – Arauca Sogamoso - Aguazul - Puerto Gaitán
Transversal Buenaventura - Bogotá Buenaventura – Buga Loboguerrero – Mulaló La Paila – Cajamarca Túnel #2 de la Línea Cajamarca – Ibagué	

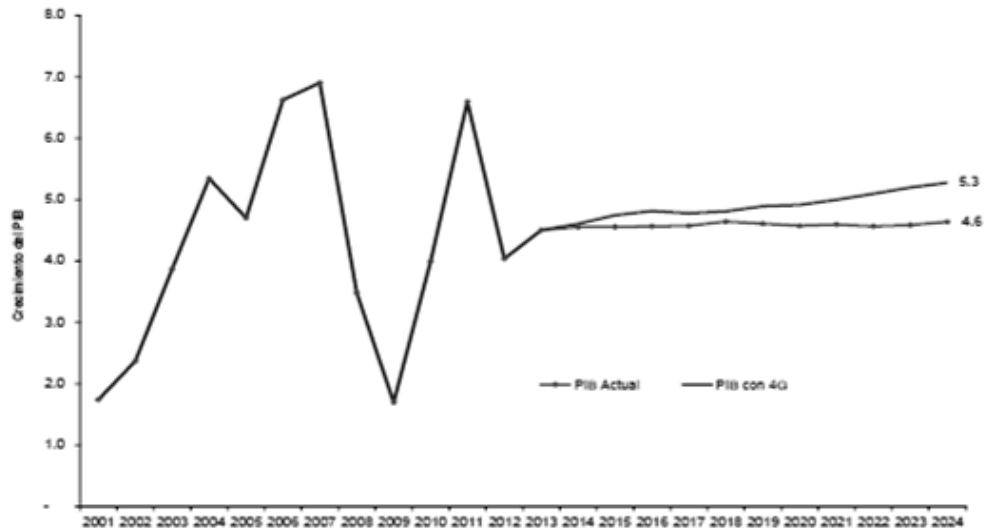
Proyectos en Colombia, Fuente CONPES 3760 [16]

La Ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios promueven la presentación de proyectos de iniciativa privada con o sin recursos públicos para el desarrollo de infraestructura pública. Por lo tanto, los corredores previamente mencionados podrán ser realizados o completados mediante proyectos de este tipo. Actualmente, una gran cantidad de los proyectos mencionados están siendo estructurados bajo la modalidad de iniciativa pública, puesto que requieren para su desarrollo recursos públicos superiores a 20%. [16]

Sin embargo esta nueva generación de concesiones permite la participación del 100% de los privados en cuanto a inversión en la infraestructura vial colombiana, por medio de las APP, en las cuales los riesgos en su mayoría son asumidos directamente por el privado quienes son los encargados de la

estructuración, construcción y/o rehabilitación, mantenimiento y operación de las concesiones.

Figura 7 Efecto de la inversión en infraestructura con 4G en el crecimiento potencial de la economía en el mediano plazo



Fuente CONPES 3760 [16]

Estas inversiones generan efectos en el crecimiento de la economía por la vía de una mayor acumulación de capital fijo, lo cual traerá consigo aumentos en la tasa de inversión de la economía frente al escenario actual, en la Figura 7 se aprecia que el crecimiento potencial de la economía por efecto de la mayor inversión en infraestructura. Por otra parte, estas inversiones conllevarán a aumentos en la Productividad Total de los Factores – PTF. [16]

Los principales beneficios que se generan a partir de la implementación de APP en las concesiones viales en Colombia son las siguientes:

- Ahorros en tiempo de viaje
- Reducción costos operacionales vehiculares.
- Beneficios ambientales
- Análisis Costo - Beneficio

5. CONCLUSIONES

El objetivo principal de las Asociaciones Publico Privadas es cerrar la brecha de infraestructura, aumentando el nivel de inversión como % del PIB con el fin de poder atender las actividades de construcción de la totalidad de las nuevas concesiones. Por medio de la implementación de APP se busca aumentar la participación privada en el desarrollo de infraestructura de transporte, optimizando el uso de los recursos de la Nación y aumentando la inversión, ya que al desarrollarse la infraestructura vial se busca reducir los costos de transporte y tiempos de desplazamiento con el fin de aumentar el crecimiento productivo del país.

Un adecuado desarrollo de la infraestructura de transporte basado en unas especificaciones técnicas mínimas, genera accesibilidad, interconexión regional, reducción de tiempos y costos operacionales entre los centros de producción y de consumo.

Para que exista éxito con la implementación de las APP es necesario contar con los estudios previos y estructuraciones adecuadas con el fin de disminuir las demoras en la ejecución de las obras y contar con una apropiada distribución de riesgos entre el sector público y privado. Y es por esto que se hace necesario incentivar las iniciativas privadas de tal manera que sean consistentes con los planes de desarrollo y las políticas sectoriales acelerando el desarrollo de la infraestructura.

Bajo el esquema de APP se promueve la innovación y las mejores soluciones de ingeniería que el concesionario pueda aportar al diseño definitivo del proyecto. Así mismo, mejores especificaciones deberán promover servicios complementarios que optimicen el uso de la infraestructura de manera segura y coordinada, incorporando criterios de innovación y el uso de tecnologías de la información y las comunicaciones en el control de flujos de tráfico y pago electrónico de peajes, entre otros.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- [1] Departamento Nacional de Planeación DNP (2014). Guía de Asociaciones Público Privadas – Capítulo 1 - La asociación público privada. Bogotá
- [2] Departamento Nacional de Planeación DNP (2014). Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2014 - 2018, (versión preliminar).
- [3] Banco Interamericano de Desarrollo BID (2015). Introducción a las Asociaciones Público Privadas, Unidad 1: Visión general de las APP, Washington. D.C. BID
- [4] Departamento Nacional de Planeación DNP (2015) Presentación, Asociaciones Público Privadas –APP – en Infraestructura en Colombia. En: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Participacin%20privada%20en%20proyectos%20de%20infraestructu/Oficial%20Octubre%202015.pdf> (20 noviembre de 2015)
- [5] Gobierno de Colombia, Ley 1508 del 10 de enero de 2012, "Por la cual Se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones. "
- [6] Gobierno de Colombia, Decreto 1467 de 2012. Por el cual se reglamenta la Ley 1508 de 2012.
- [7] Gobierno de Colombia, Resolución 3656 de 2012. Por la cual se establecen parámetros para la evaluación del mecanismo de asociación público privada

como una modalidad de ejecución de proyectos de qué trata la Ley 1508 de 2012 y el Decreto número 1467 de 2012.

[8] Gobierno de Colombia, Decreto 100 de 2013. Por el cual se modifica el Decreto 1467 de 2012.

[9] Gobierno de Colombia, Decreto 301 de 2014. Por el cual se modifica el Decreto 1467 de 2012.

[10] Gobierno de Colombia, Decreto 1553 de 2014. Por el cual se modifica el Decreto 1467 de 2012.

[11] Gobierno de Colombia, Decreto 2043 de 2014. Por el cual se modifica el Decreto 1467 de 2012, reglamentario de la Ley 1508 de 2012.

[12] Gobierno de Colombia, Decreto 1082 de 2015. Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector administrativo de planeación nacional.

[13] Banco Interamericano de Desarrollo BID (2015). Introducción a las Asociaciones Público Privadas. Unidad 2: los desafíos de la infraestructura y cómo pueden ayudar las APP. Washington. D.C. BID

[14] Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo / Banco Mundial, Banco Asiático de Desarrollo y Banco Interamericano de Desarrollo (2014). Asociaciones Público-Privadas Guía de Referencia Versión 2.0. Washington. D.C. Banco Mundial

[15] Foro Económico Mundial, Reporte de Competitividad 2014-2015 (2015). En: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2014-2015/rankings/> (25 noviembre 2015)

[16] Consejo Nacional de Política Económica y Social (2013). CONPES 3760: Proyectos viales bajo el esquema de Asociaciones Público Privadas: cuarta generación de concesiones viales. Bogotá D.C. CONPES